



© zalimann.de

Agentur Nahverkehr NRW GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Fax 02303 25302-98
www.nahverkehr-nrw.de

Der NRW•TAKT

Hintergründe, Entwicklung & Perspektiven

DER NEUE
NAHVERKEHR
IN NRW.



NRW•TAKT

SCHIENENVERKEHR NRW IM ÜBERBLICK



Ihnen fehlt der Einleger mit den Netzgrafiken zum NRW•TAKT und Regionalverkehr in NRW?
 Dann können Sie diese ganz einfach nachbestellen bei: bestellung@nahverkehr-nrw.de

I. Der NRW•TAKT

1.1. Was ist ein Integraler Taktfahrplan (ITF)?	4
1.2. Der Integrale Taktfahrplan in NRW	6
1.3. NRW•TAKT – In den Regionen	12
1.4. Nahverkehrsprodukte in NRW	16
1.5. NRW•TAKT – Das System	20

II. Bausteine des NRW•TAKTs

2.1. Wettbewerb	24
2.2. Fahrzeuge	28
2.3. Tariflandschaft	34
2.4. Infrastruktur	36
2.5. Qualität	40
2.6. Finanzierung	42

III. Fazit & Ausblick

1.1. WAS IST EIN INTEGRALER TAKTFAHRPLAN (ITF)?

Taktfahrpläne gibt es schon lange. Bereits vor dem 2. Weltkrieg führten die Niederlande als erstes Land einen nationalen Taktfahrplan ein, der seitdem kontinuierlich weiter entwickelt wird. In NRW gab es ebenfalls mit dem Ruhr-Schnell-Verkehr erste Ansätze für ein Taktsystem bereits in den 50er Jahren, das später aber nicht mehr konsequent weiterverfolgt wurde. Auch die Schweiz setzt momentan in ihrem Projekt „BAHN 2000“ den 1982 unter dem Motto „Jede Stunde ein Zug“ eingeführten Taktfahrplan fort. Erste groß angelegte Taktfahrpläne vor dem NRW•TAKT waren in NRW für S-Bahn-Systeme in den Ballungsgebieten umgesetzt worden. Die Basis für einen landesweiten Integralen Taktfahrplan bot sich mit der Regionalisierung im Jahr 1995.

Ein Integraler Taktfahrplan zeichnet sich durch die Vertaktung aller Linien eines Netzes aus und bietet in den Umsteigebahnhöfen, den so genannten Knotenpunkten, attraktive vertaktete Anschlüsse. Dies geschieht sowohl in Richtung und Gegenrichtung mit denselben Wartezeiten als auch zwischen denselben Zuggattungen. Anders ausgedrückt – Zug und Gegenzug kreuzen sich immer zur gleichen Minute, während ihre Fahrzeit zwischen zwei Knotenbahnhöfen etwas weniger als die halbe Taktintervallzeit oder ein Vielfaches davon beträgt. Diese Symmetrie trägt durch die regelmäßige Wiederholung des Fahrplans maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei, da sie zu leicht einprägsamen Abfahrtszeiten für den Fahrgast führt.



Neben der Förderung der räumlichen Verfügbarkeit durch die regelmäßige Bedienung aller Strecken mit kurzen Umsteigezeiten in den Knotenbahnhöfen wird von einem Integralen Taktfahrplan außerdem eine hohe zeitliche Verfügbarkeit tagsüber, am Abend und an Wochenenden gewährleistet.

Während der Fahrgast lediglich den sichtbaren Teil des NRW•TAKTs als Mobilitätsangebot mit regelmäßigem Fahrplan, schnellen und direkten Verbindungen sowie reibungslosen Umstiegen wahrnimmt, bedarf es zu dessen täglicher Umsetzung einer aufwändigen technischen und organisatorischen Feinabstimmung der unterschiedlichsten Komponenten. Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge und die Kapazität von Strecken und Bahnhöfen sind dabei ebenso von Bedeutung wie die optimale Funktion von Sicherheits-, Leit- und Informationssystemen.

Überall dort, wo die Planung rund um die Bahnhöfe, die Schieneninfrastruktur und das Zugangebot Hand in Hand entwickelt und umgesetzt wird, kann der Nahverkehr einen entscheidenden Beitrag zur effizienten und wirtschaftlichen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse in der jeweiligen Region leisten.



• • Darstellung des Knotenpunkts Hagen in der Netzgrafik für NRW

1.2. DER INTEGRALE TAKTFAHRPLAN IN NRW

Im Rahmen der Bahnreform 1995, die zur Regionalisierung des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene führte, übertrug das Land Nordrhein-Westfalen die Verantwortung für Bestellung, Planung und Ausgestaltung des SPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte, welche zur Aufgabenwahrnehmung die neun Zweckverbände in NRW gründeten. Diese nutzten gemeinsam mit dem Land NRW die neuen Rahmenbedingungen für den SPNV zur Entwicklung eines Taktfahrplans für ganz NRW. Grundlage des NRW•TAKTs ist ein Integraler Taktfahrplan (ITF), der eine landesweite Mobilität auf der Schiene bereitstellt.

Die Agentur Nahverkehr NRW GmbH

Zur Konzeption eines landesweiten Fahrplans, zu Infrastrukturfragen oder zur Koordination von Wettbewerbsangelegenheiten unterstützt die im Jahr 2003 gegründete Agentur mit Sitz in Unna als Managementgesellschaft die neun zuständigen Zweckverbände in NRW bei deren Entscheidungsfindung. Dabei kanalisiert die Agentur Nahverkehr die unterschiedlichen Vorstellungen und Planungen der Beteiligten und fördert gemeinsame Interessen. Weitere Kernaufgaben sind die Erarbeitung eines Entwurfs zum SPNV-Finanzierungsplan, in dem geregelt wird, wie die

zur Verfügung stehenden Finanzmittel auf die einzelnen Zweckverbände in NRW verteilt werden sowie die jährliche Herausgabe eines landesweiten Qualitätsberichts für den SPNV.

Der Koordinierungskreis ITF

Zur Entwicklung eines grundlegenden ITF für den NRW•TAKT bildete das Land Nordrhein-Westfalen 1996 einen Arbeitskreis „Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen“, der die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs koordinierte. Seit 2004 wird der Arbeitskreis unter dem Dach der Agentur Nahverkehr NRW GmbH als „Koordinierungskreis ITF“ geführt. In diesem Gremium werden Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Optimierung des NRW•TAKTs mit allen Beteiligten erörtert.

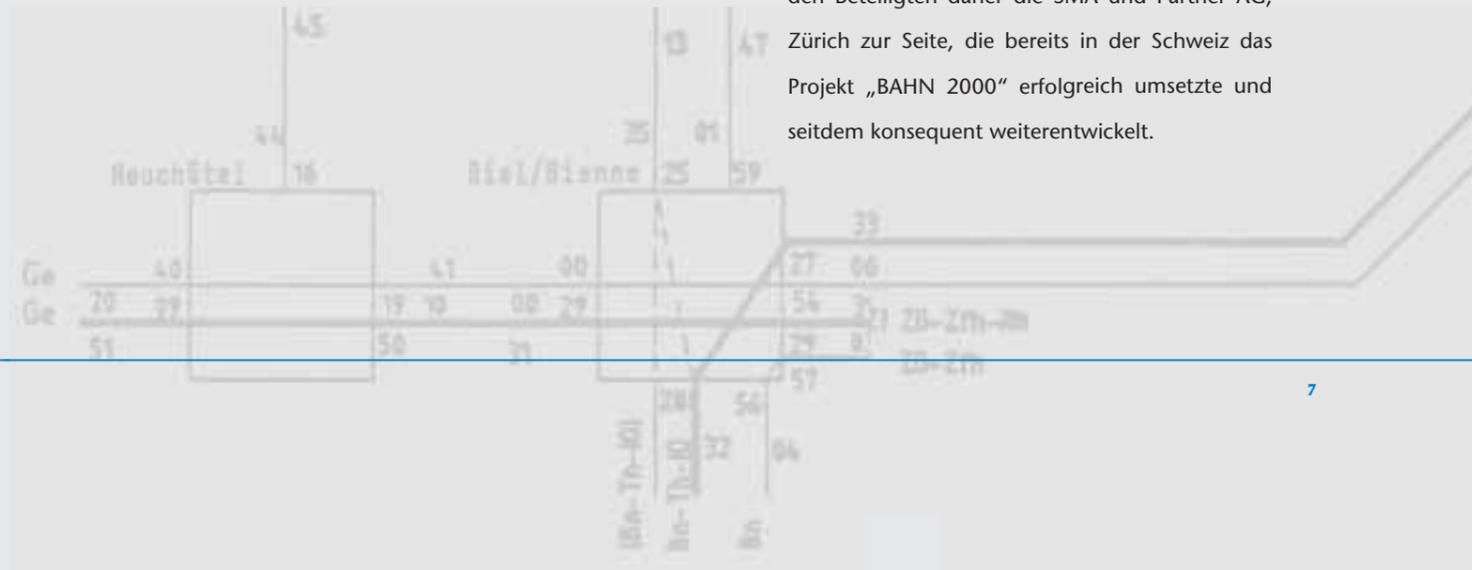


Die Schweizer – • •
Weltmeister im Bahnfahren!

Die Schweiz als Vorbild

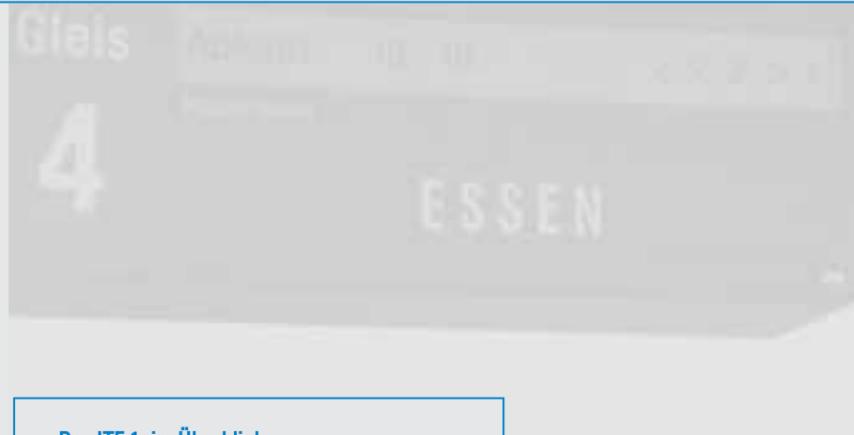
Ein positives Beispiel für die Entwicklung und die erfolgreiche Einführung eines flächendeckenden Integralen Taktfahrplans findet sich in der Schweiz. Bereits 1982 wurde dort unter dem Motto „Jede Stunde ein Zug“ der erste ITF umgesetzt, der bei der Bevölkerung so beliebt war, dass einer Weiterentwicklung des landesweiten Taktfahrplans zum umfassenden Konzept „BAHN 2000“ per Volksentscheid im Jahre 1987 nichts mehr im Wege stand. Aufgrund der jahrelangen Erfahrung und Kompetenz bei der Planung und Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans wollte man in Nordrhein-Westfalen nicht auf die Unterstützung aus der Schweiz verzichten.

Als kompetenter Partner in Sachen Beratung, Konzeption und Umsetzung des ITF in NRW steht den Beteiligten daher die SMA und Partner AG, Zürich zur Seite, die bereits in der Schweiz das Projekt „BAHN 2000“ erfolgreich umsetzte und seitdem konsequent weiterentwickelt.



ITF 1

1998 erfolgte mit der Einführung des ITF 1 für den SPNV in NRW einer der größten Fahrplanwechsel, der je in Deutschland durchgeführt wurde. Neben strukturellen, landesweiten Verbesserungen im SPNV-Angebot musste vor allem das veränderte Angebot im Fernverkehr durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Berlin berücksichtigt werden. In Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden und SPNV-Unternehmen konnte das Leistungsangebot auf der Schiene durch die Vertaktung des Fahrplans, eine Verdichtung des Angebots und die Verlängerung der Betriebszeiten um insgesamt 9% ausgeweitet werden. Dies entspricht einem Zuwachs von 7 Mio. Zugkilometern (Zkm) gegenüber dem Jahr 1997. Zusätzlich wurden zahlreiche Linien neu eingerichtet, so dass durch die neu geschaffenen Relationen landesweit Reiseverkürzungen von über 5% im SPNV erreicht werden konnten.



Der ITF 1 im Überblick

- **Leistungsausweitung durch mehr Linien, neue Linienführung, neue Verknüpfungen und ausgeweitete Bedienzeiten mit landesweiten Mindeststandards**
- **Verbesserung der Umsteigebeziehungen zur qualitativen Verbesserung des Angebots**
- **Anpassung an veränderten Fernverkehr (z. B. Integration der geänderten Fahrlage der ICE-Linie Berlin – Köln/Düsseldorf)**
- **Wochenendverkehr flächendeckend auch auf Nebenstrecken**

5.48	RB 89 39807	Westfalen-Bahn Paderborn 5.12 Soest 5.51 – Ha Drensteinfurt 6.3 †; auch 1. Nov nur v
5.49	RB 42 22203	Haard-Bahn Essen 5.44 – R
5.51	RB 65 29352	Ems-Lippe-Bahn Rheine 6.16 – C

Die Züge bekommen neue Namen

Im Rahmen der Einführung der ersten Stufe des ITF in NRW bekamen alle RE- und RB-Linien in NRW Nummern und Namen, die sich an den durchfahrenen Regionen orientieren. Der RE 1 NRW-Express, der fast ganz NRW durchquert, ist seitdem ebenso einprägsam für den Kunden wie die RB 42 Haard-Bahn zwischen Essen und Münster und die weiteren 81 RE- bzw. RB-Linien in NRW.

ITF 1plus

Durch wegfallende Fernverkehrsleistungen im InterRegio-Netz der Deutschen Bahn mussten 1999 in NRW verschiedene Angebotslücken durch den Nahverkehr beseitigt werden. Gleichzeitig wurde der ITF 1 an verschiedenen Stellen modifiziert. Im Rahmen dieser Zwischenstufe wurde das Angebot um zusätzliche 4% erweitert.

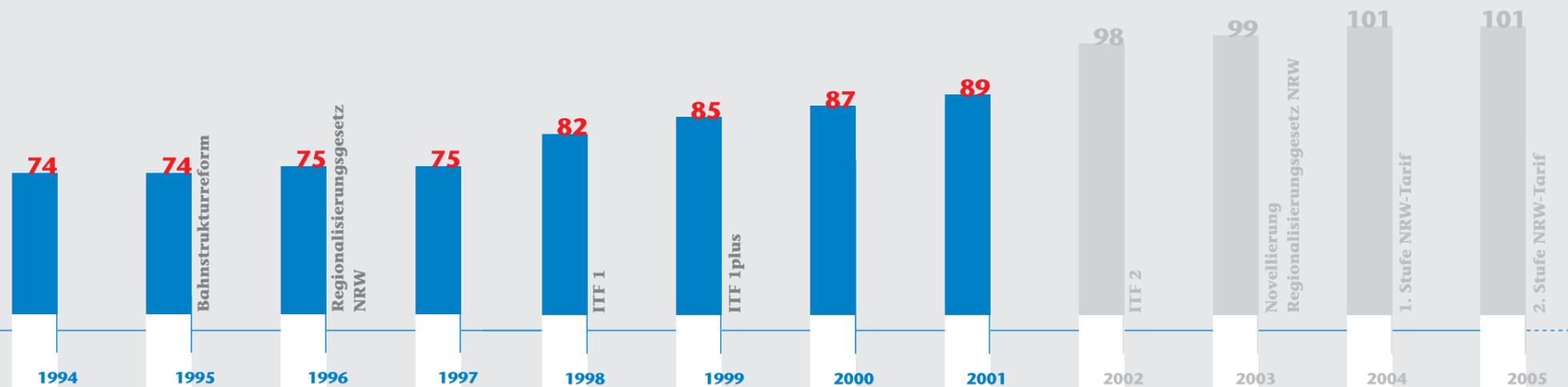
Der ITF 1plus im Überblick

- **Behebung der Schwachstellen des ITF 1, die mit Kürzungsmaßnahmen im Fernverkehr zusammenhängen und durch Ersatzverkehre im Nahverkehr ausgeglichen werden müssen**
- **Angebotsausweitungen im Wochenendverkehr (zweistündliche Systeme werden in Stundentaktsysteme umgewandelt)**
- **Einführung des S-Bahn-Vorlaufbetriebs zwischen Duisburg und Mönchengladbach sowie Düsseldorf und Krefeld**
- **Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Nahverkehr insbesondere in Duisburg, Düsseldorf und Mönchengladbach**



Mio. Zkm

8





ITF 2

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 folgte durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Frankfurt eine grundlegende Änderung des Fahrplangefüges in NRW. Mit der Einführung des Halbstundentaktes auf den Hauptachsen des Fernverkehrs musste auch der hochwertige RE-Verkehr auf diesen Strecken beschleunigt werden, um konfliktfrei mit dem Fernverkehr verkehren zu können. Gleichzeitig wurde das Angebot durch zusätzliche RB-Linien ergänzt, die weiterhin alle Halte bedienen. Dabei wurde das Leistungsangebot im Schienenverkehr noch einmal um 11 Mio. Zkm erweitert. Im Vorfeld wurde das bestehende Angebot erneut auf Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und Qualität geprüft.

Der ITF 2 im Überblick

- Beschleunigung von RegionalExpress-Linien durch den Einsatz leistungsstärkerer Loks und Triebfahrzeuge und durch den Verzicht auf Halte
- Anpassung an veränderten Fernverkehr
- weitere Erschließung des ländlichen Raumes durch ein verstärktes RegionalBahn-Angebot
- teilweise Kürzung lang laufender Linien zur Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit
- Einrichtung neuer Linien

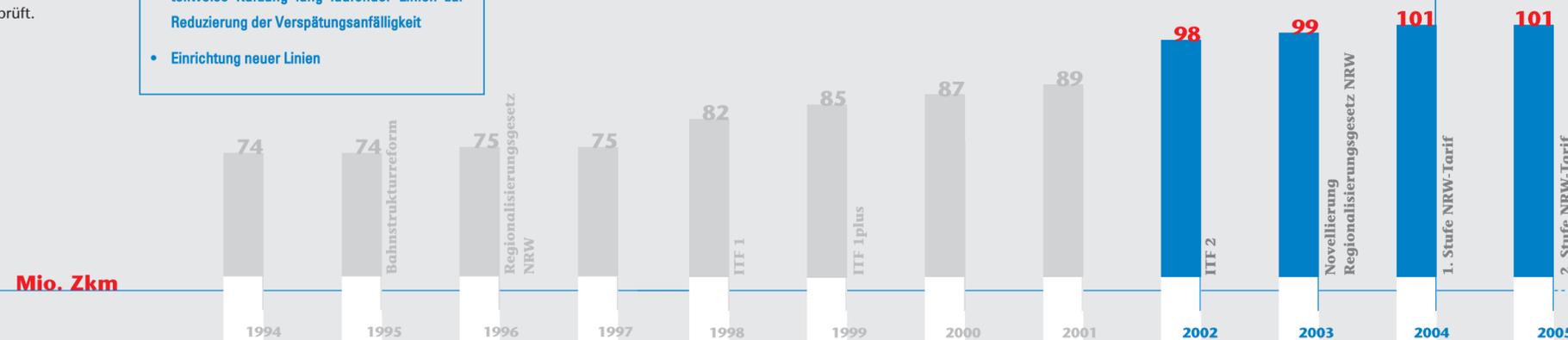
Die Highlights im ITF 2

- Einführung einer direkten RB-Linie Bielefeld – Hamm – Münster durch Flügelkonzept RB 69/89 in Hamm
- Beschleunigung und Verlängerung des RE 7 nach Rheine und damit durchgehende Fahrtmöglichkeit Rheine – Münster – Hagen – Köln
- Direktverbindung Venlo – Viersen – Düsseldorf sowie Minden – Düsseldorf
- neue Verbindung Aachen – Lüttich sowie Paderborn – Dortmund – Düsseldorf
- täglicher 30-Minuten-Takt Paderborn – Soest – Hamm
- täglicher Stundentakt Dortmund – Bestwig
- neue Flughafenanbindung Köln
- neuer S-Bahn-Verkehr Düren – Horrem – Köln
- Ausweitung der euregiobahn



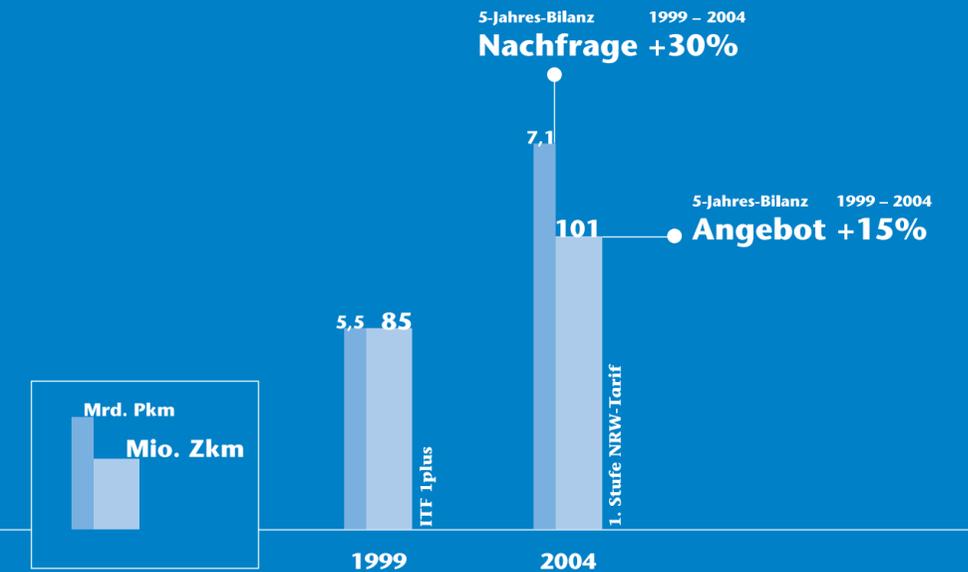
Zugkilometer

Momentan legen die Nahverkehrszüge auf den Strecken in NRW über 101 Mio. Kilometer pro Jahr zurück. Die Ausweitung der Betriebszeiten am Abend und am Wochenende sowie die Verdichtung des Fahrplans sorgen für mehr Zugverbindungen und somit für ein verbessertes Angebot.



ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN IN NRW

Eine 15%ige Steigerung des Angebots (Zugkilometer) innerhalb der letzten fünf Jahre hat zu einer 30%igen Steigerung der Nachfrage (Personenkilometer) geführt. Hierdurch konnte die Auslastung der Züge in NRW von 1999 bis 2004 von 64,7 Personenkilometer je Zugkilometer auf 70,3 Personenkilometer je Zugkilometer gesteigert werden.



1.3. NRW•TAKT – IN DEN REGIONEN

Täglich nutzen die Fahrgäste in NRW das SPNV-Angebot auf dem Weg zur Arbeit, zu ihren Kunden, zum Einkaufen oder für Fahrten in der Freizeit. Die Züge des NRW•TAKTs sorgen für Bewegung und verringern die zeitliche Distanz zwischen den Wirtschaftszentren innerhalb und außerhalb von NRW. Zusätzlich schaffen sie eine optimale Vernetzung zwischen den ländlichen Räumen und den Ballungszentren des Landes und helfen, die Straßen vom Verkehr zu entlasten.

Selbstverständlich funktionieren die Verbindungen zwischen ländlichem Raum und den Ballungszentren in NRW auch in der Gegenrichtung und gerade aufgrund der Ausweitung der Betriebszeit an den Wochenenden nutzen zahlreiche Fahrgäste aus den Großstädten die direkten Verbindungen auch aufgrund ihrer hohen zeitlichen Verfügbarkeit zum Beispiel für Ausflüge und Wanderungen.



Durch die Ausweitung der Verkehrszeiten am Wochenende und den consequenten Ausbau des RB-Netzes als „S-Bahn der Region“ profitieren besonders die ländlich geprägten Regionen in NRW überdurchschnittlich von den Mehrleistungen im Rahmen des NRW•TAKTs. Bessere Anbindungen, z. B. an den Rhein-Ruhr-Raum, durch das landesweite RE-Netz, ließen nicht nur die Oberzentren des Landes näher zusammenrücken, sondern führten zudem, z. B. durch die Verlängerung der vorhandenen Züge in die Peripherie des VRR, zu Erweiterungen und Ergänzungen des bisherigen RB-Angebots. Somit konnten die spezifischen Vorteile von RegionalExpress – als schnelles, direktes Nahverkehrsprodukt – und Regionalbahn – zur Erschließung der Fläche – erfolgreich gestärkt werden.



Haller Willem (RB 75)

Während die Arbeitnehmer unter der Woche bis vor die Tore der Firmen in der Region gebracht werden und weitere Firmen durch Busse an den Schienenverkehr angebunden sind, werden die Talent-Fahrzeuge zwischen Bielefeld und Osnabrück am Wochenende z. B. von Sportbegeisterten auf dem Weg ins Gerry-Weber-Stadion oder von Radtouristen und Wandernern genutzt. Besonders die eigens für diese Linie eingerichtete BahnRadRoute „Teuto-Senne“ erfreut sich großer Beliebtheit.

Mit dem Fahrrad unterwegs auf der Egge-Bahn (RB 84)

Bis zu 12 Fahrradplätze je Triebwagen stehen den Reisenden der NordWestBahn zur Verfügung. Reservierungen für die begehrten Plätze, z. B. für Radtouren entlang der Linie der Egge-Bahn zwischen Paderborn und Holzminden, können kostenlos bis 17 Uhr des Vortages vorgenommen werden. Anregungen für Radwanderungen erhalten die Fahrgäste in Form von Radwanderbroschüren.

Die DreiländerBahn

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 gehören die Linien RB 92 zwischen Finnentrop und Olpe, die RB 93 zwischen Siegen und Bad Berleburg sowie die RB 95 zwischen Dillenburg und Au (Sieg) zum Netz der DreiländerBahn. Die modernen Dieseltriebwagen vom Typ VT 640 und VT 648 bringen Ausflügler und Touristen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, in die beliebten Ferienregionen rund um den Biggensee oder bedienen Start- und Endpunkte von Wanderwegen am Rothaarsteig.





Die eu-regiobahn (RB 20)

Die eu-regiobahn sorgt seit 2001 für die regionale Vernetzung der dicht besiedelten Region Aachen. Die Mittelzentren der Region werden untereinander und mit dem Oberzentrum Aachen verbunden. Zusätzlich schaffen grenzüberschreitende Verbindungen attraktive Verknüpfungen in die benachbarten Regionen der Euregio Maas-Rhein. Damit leistet die eu-regiobahn einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Sicherung der (eu)regionalen Mobilität und Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Im Jahr 2004 wurde zudem mit großem Erfolg ein erster grenzüberschreitender Freizeitverkehr zwischen Heerlen und dem Nationalpark Eifel gestartet.

Dortmund-Sauerland-Express (RE 57)

Gerade Fahrgäste aus den Ballungsräumen um Dortmund und dem östlichen Ruhrgebiet nutzen die direkten Verbindungen in den Hochsauerlandkreis gerne für Ausflüge zwischen Fröndenberg, Arnsberg, Meschede und Bestwig. Mit dem RE 57 gelangen die Fahrgäste zudem bis in den Wintersportort Winterberg. Aber nicht nur in der kalten Jahreszeit wird die Linie vom Freizeitverkehr stark frequentiert – Rad- und Wandertouren sowie ein breit gefächertes kulturelles Angebot entlang der Strecke werden ganzjährig genutzt. Im Rahmen der Vergabe des SauerlandNetzes erhielten die Fahrzeuge auf der lang laufenden Linie zu Hauptverkehrszeiten außerdem einen Cateringservice, der die Fahrgäste am Platz mit Snacks und Getränken versorgt.

Wachstumsfaktor Freizeitverkehr

Gerade der ländliche Raum profitiert von den erweiterten Betriebszeiten im Nahverkehr durch den NRW • TAKT. Unter der Woche bedeutet das: schnelle Verbindungen zum Arbeitsplatz für Berufspendler. Am Wochenende nutzen meist Fahrgäste aus den Ballungsräumen das Fahrangebot in die Gegenrichtung, um ihre Freizeit im Grünen zu verbringen, während Fahrgäste aus dem eher ländlichen Raum die kulturellen Möglichkeiten des Ballungsraumes nutzen können.

Die Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung, aufgrund eines wachsenden Freizeitverkehrs, haben sowohl Zweckverbände als auch Kommunen erkannt. Gemeinsame Informationskampagnen von Zweckverbänden, Verkehrsunternehmen, Tourismusverbänden und Vereinen vermitteln die einfache und umweltfreundliche Erreichbarkeit der regionalen Freizeitziele. Auf den Freizeitverkehr zugeschnittene Maßnahmen wie z. B. die Fahrradmitnahme oder Sonderverkehre zu Großveranstaltungen tragen weiterhin zur Verbesserung des Angebots bei.



Mobilität als Standortfaktor

Die Bahn- und Busunternehmen sorgen derzeit für ca. 87 000 Arbeitsplätze im Land. Dazu kommen rund 30 000 Mitarbeiter in den Kernbereichen der Bahnindustrie in NRW – einem der wichtigsten Produktionsstandorte der Bahnindustrie in Europa – sowie zahlreiche Beschäftigte in der mittelständisch geprägten Zulieferindustrie. Des Weiteren ist ein funktionierender ÖPNV ein wichtiger Faktor bei der Standortwahl.



1.4. NAHVERKEHRSPRODUKTE IN NRW

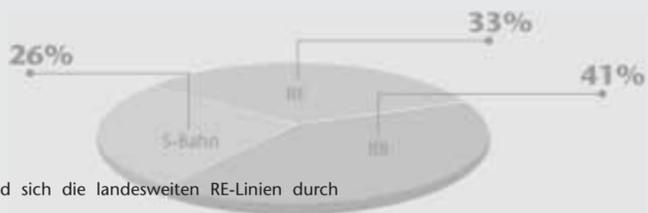
NRW verfügt über drei zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmte Zugattungen für den SPNV:

- RegionalExpress (RE)
- RegionalBahn (RB)
- S-Bahn (S)

Obwohl die einzelnen Produkte unterschiedliche Funktionen im Nahverkehr übernehmen, vereint sie vor allem eines – der NRW • TAKT.

Während sich die landesweiten RE-Linien durch größere Haltestellenabstände und eine entsprechend höhere Reisegeschwindigkeit auszeichnen und größere Entfernungen ohne Umsteigen zurückgelegt werden können, bedienen RB-Linien in der Regel alle Bahnhöfe und Haltepunkte einer Bahnstrecke. Gerade für den ländlichen Raum stellen RB-Linien meist den einzigen Bahnverkehr dar. Mit Hilfe des NRW • TAKTs sorgen sie so für eine optimale Anbindung an die Ballungsräume oder zu Anschlusszügen des Nah- und Fernverkehrs an den Knotenbahnhöfen in NRW. Auf den meisten Hauptachsen verkehren oft RB-Linien im Wechsel mit einem RegionalExpress, der nur an den bedeutendsten Bahnhöfen hält.

Auf den RE-Linien in NRW wurde das Wagenmaterial, vor allem auf den Hauptverkehrsstrecken, durch moderne Doppelstock-Wendezüge ersetzt. Damit konnte das Sitzplatzangebot für die Fahrgäste in den Ballungsräumen zur Hauptverkehrszeit weiter erhöht werden. 33% der geleisteten Zugkilometer pro Jahr werden in NRW RegionalExpress-Linien zurückgelegt.



Verbesserten Service und moderne Fahrzeuge finden die Fahrgäste auch auf den RB-Linien in NRW vor. Grund für die Qualitätssteigerungen auf den Strecken des RB-Netzes ist die Zunahme des Wettbewerbs. Der Wettbewerb, insbesondere im RB-Netz, hat in den vergangenen Jahren für die Fahrgäste, z. B. durch die Erneuerung von Fahrzeugen, zu erheblichen qualitativen Verbesserungen geführt. Das RB-Netz, auf dem 41% der Zugkilometerleistungen im Jahr in NRW erbracht werden, wird daher von einer Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuge befahren.

26% der gefahrenen Zugkilometer im SPNV in NRW werden von S-Bahnen erbracht. Auf dem S-Bahn-Netz wurde bereits vor der Einführung des landesweiten ITF im Jahre 1998 im Takt gefahren. Während sich die S-Bahn ursprünglich aus dem städtischen Schnellverkehr entwickelt hat, dient sie heute immer stärker auch zur regionalen Verkehrsbediening. Im Vergleich zur RegionalBahn weist die S-Bahn eine höhere Leistungsfähigkeit, aber auch kürzere Bahnhofsabstände auf. Charakteristisch ist vor allem die dichte Zugfolge auf dem Netz, so dass zu den Hauptverkehrszeiten im Kernbereich mindestens alle 20 Minuten ein Angebot besteht.

Der NRW-Express (RE 1)

Der RE 1, der Hamm und Aachen verbindet und dabei auch in den größten Städten des Ruhrgebiets sowie in Köln, Düsseldorf und am Düsseldorfer Flughafen hält, legt jedes Jahr fast 3,4 Millionen Zugkilometer zurück. Das entspricht knapp 85 Erdumrundungen. Dabei sind die Züge schon heute – aufgrund der starken Nachfrage – am Wochenende abschnittsweise rund um die Uhr unterwegs.



S-Bahn **26%**

RegionalExpress **33%**

RegionalBahn **41%**

• • Zugkilometer-Leistungen der Nahverkehrsprodukte in NRW pro Jahr

DER NRW • TAKT IM LÄNDERVERGLEICH

Trotz Steigerung des SPNV-Angebots hat NRW mit 5,5 Zugkilometer je Einwohner nach Bremen das geringste Zugangebot je Einwohner aller Bundesländer.



Optimal aufeinander abgestimmt

Aufgabe des NRW-TAKTs ist es unter anderem, die verschiedenen Nahverkehrsprodukte in NRW und ihre unterschiedlichen Einsatzgebiete sinnvoll aufeinander abzustimmen und entsprechend mit den Zügen des Fernverkehrs zu vertakten.

Für das Nahverkehrsangebot im Jahr 2006 sind NRW-weit 101 Mio. Zkm festgelegt worden. Diese teilen sich insgesamt auf 99 S-Bahn-, RE- und RB-Linien in NRW auf. Davon beansprucht allein die S-Bahn-Linie 6 von Essen nach Köln 3,3 Mio. Zkm, der RE 1 „NRW-Express“ zwischen Hamm und Aachen sogar 3,4 Mio. Zkm.

Die RE-Linien im Überblick:

- RE 1 Hamm – Aachen
- RE 2 Münster – Mönchengladbach
- RE 3 Hamm – Düsseldorf
- RE 4 Dortmund – Aachen
- RE 5 Emmerich – Koblenz
- RE 6 Minden – Düsseldorf
- RE 7 Rheine – Krefeld
- RE 8 Mönchengladbach – Koblenz
- RE 9 Gießen – Aachen
- RE 10 Düsseldorf – Kleve
- RE 11 Paderborn – Düsseldorf
- RE 12 Köln – Trier
- RE 13 Hamm – Venlo
- RE 14 Borken – Essen
- RE 15 Emden – Münster
- RE 16 Siegen – Essen
- RE 17 Hagen – Kassel
- RE 22 Köln – Gerolstein
- RE 29 Aachen – Liège (B)
- RE 57 Dortmund – Winterberg
- RE 60 Hannover – Rheine
- RE 70 Hannover – Bielefeld
- RE 76 Minden – Rotenburg
- RE 78 Bielefeld – Minden
- RE 82 Bielefeld – Altenbeken
- RE 99 Siegen – Frankfurt

Das RE-Netz ...

... bildet als hochwertiger Schnellverkehr das Rückgrat des Nahverkehrs in NRW – und das auch über die Landesgrenzen hinaus. Ballungszentren werden untereinander vernetzt und nachfragestarke Hauptachsen mit wenigen Halten an die Knotenpunkte angebunden. In den Knotenpunkten besteht nicht nur Anschluss an den Fernverkehr, sondern auch in die ländlichen Gebiete per RegionalBahn.

Das RE-Netz bietet schnelle, direkte und komfortable Verbindungen durch:

- wenige Halte
- Einsatz leistungsstarker Loks und Triebwagen
- hochwertiges Wagenmaterial auf vielen der 26 Linien



• • RegionalBahn-Netz in NRW

NRW TAKT

Das RB-Netz ...

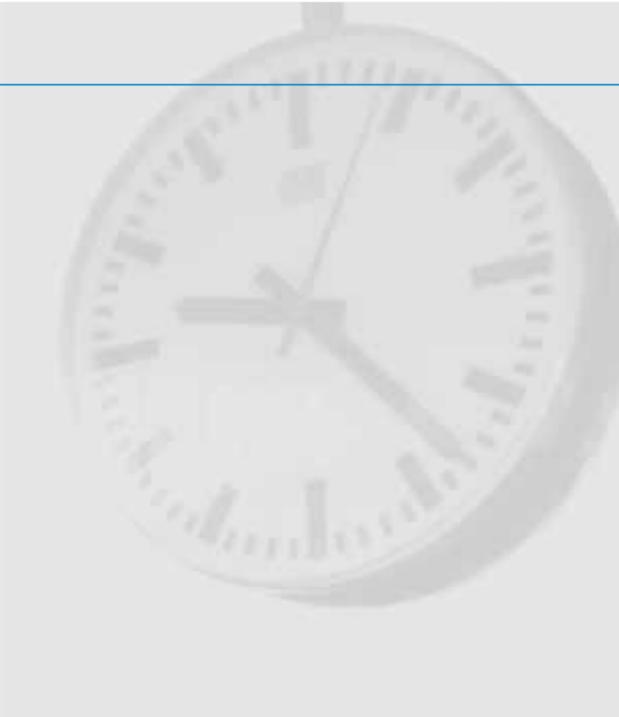
... ist auch als „S-Bahn der Region“ bekannt. Es ist das Grundangebot in den ländlichen Räumen und erweitert das integrale SPNV-Netz in der Fläche.

Das RB-Netz bietet:

- 57 Linien
- einen stündlichen Grundtakt
- einen 30-Minuten-Takt auf nachfragestarken Strecken
- Bedienung aller Halte außerhalb des S-Bahn Netzes
- Nahverkehrsanschluss aus dem ländlichen Raum an die Ballungszentren
- Grundversorgung auf Nebenstrecken



• • RegionalBahn-Netz in NRW



Die S-Bahn-Linien im Überblick:

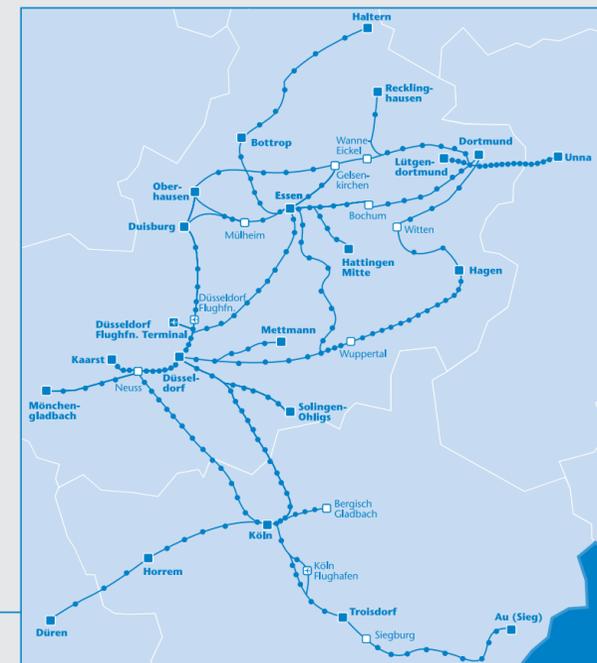
- S 1 Dortmund – Düsseldorf
- S 2 Dortmund – Duisburg / Essen / Gelsenkirchen
- S 3 Hattingen – Oberhausen
- S 4 Dortmund – Lütgendortmund – Unna
- S 5 Hagen – Dortmund
- S 6 Essen – Köln
- S 7 Solingen – Düsseldorf Flughafen
- S 8 Hagen – Mönchengladbach
- S 9 Wuppertal – Haltern
- S 11 Bergisch Gladbach – Wuppertal-Vohwinkel
- S 12 Düren – Au
- S 13 Horrem – Troisdorf
- S 28 Mettmann – Kaarst

Das S-Bahn-Netz ...

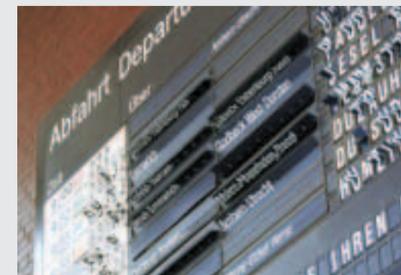
... in NRW wurde 1967 mit der Strecke von Ratingen Ost nach Düsseldorf eingeweiht und besteht heute aus 13 Linien.

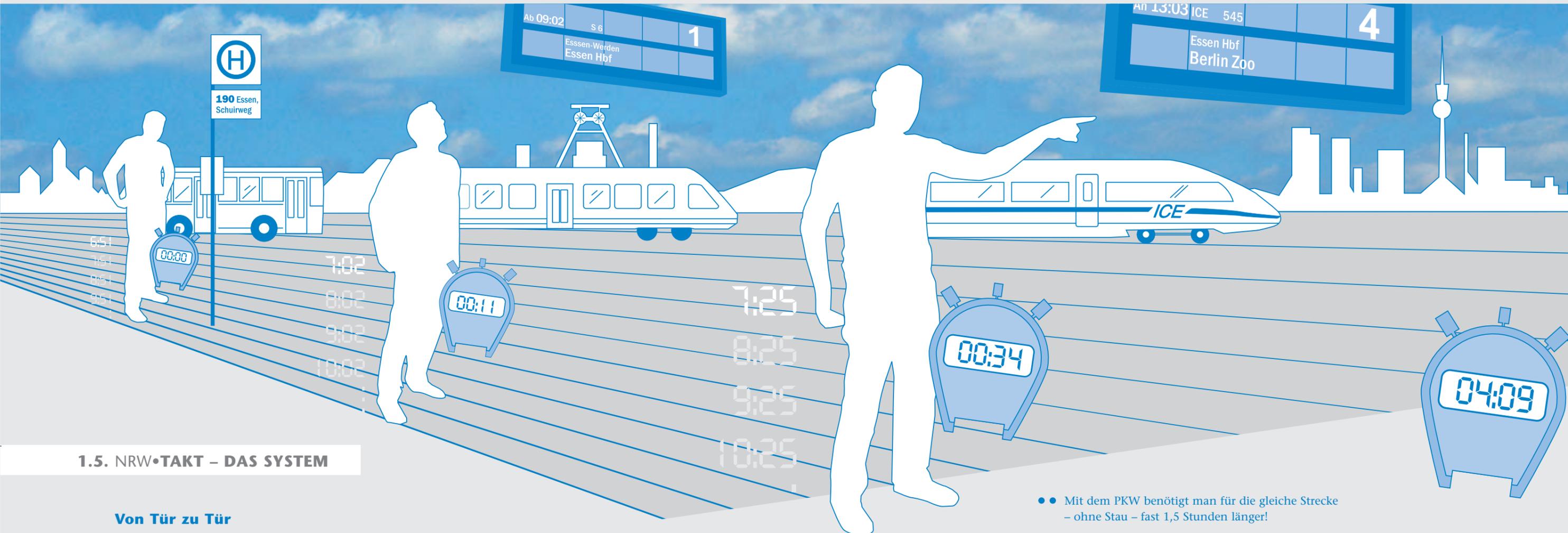
Das S-Bahn-Netz bietet:

- ein zusammenhängendes Netz im Ballungsraum an Rhein, Ruhr und Wupper
- viele Halte
- Fahrtmöglichkeiten alle 20 bis 30 Minuten



• • S-Bahn-Netz in NRW





1.5. NRW•TAKT – DAS SYSTEM

Von Tür zu Tür

Komfortable Umstiege zwischen Nahverkehrszügen berücksichtigt der NRW•TAKT ebenso wie den reibungslosen Übergang vom Nah- zum Fernverkehr an den Hauptknotenpunkten in NRW. Und auch eine Weiterfahrt mit dem Bus vom Bahnhof zum Ziel ist problemlos möglich. Dieses Zusammenspiel von Bus-, Regional- sowie Fernverkehr kommt bei den Fahrgästen gut an und hilft, Städte und Regionen in NRW schnell an andere Wirtschaftszentren in Deutschland anzubinden.

- Mit dem PKW benötigt man für die gleiche Strecke – ohne Stau – fast 1,5 Stunden länger!

Weitere Qualitätssteigerungen im Nahverkehr

Der NRW • TAKT hat seit dem Beginn der Regionalisierung für erhebliche Leistungszuwächse auf der Schiene in NRW gesorgt. Allein in den letzten fünf Jahren wurde durch eine Angebotssteigerung von 15 Prozent eine Nachfragesteigerung von rund 30 Prozent erzielt – in bestimmten Bereichen ist die Nachfrage noch erheblich stärker gestiegen. Jedoch ist der sehr hohe Mobilitätsbedarf im hoch verdichteten Bundesland NRW noch nicht gedeckt und im Vergleich mit anderen Bundesländern besteht in NRW noch erheblicher Nachholbedarf im SPNV-Angebot. Dabei gilt es, die erreichten Qualitäts- und Mobilitätsstandards in NRW zu sichern, zu optimieren und auch auszubauen und damit den Wirtschaftsstandort NRW zu stärken.



Der zunehmende Wettbewerb im SPNV trägt zusätzlich dazu bei, die Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote zu verbessern und im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vor allem qualitative Verbesserungen umzusetzen. Mit Hilfe klar definierter Qualitätskriterien in den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Zweckverbände in der Lage, höhere Qualitätsstandards auf der Grundlage regionaler Mobilitätsbedürfnisse zu setzen und somit einen Beitrag zur Qualitätssteigerung zu leisten. Die Fahrgäste erwarten ein verlässliches, komfortables, unkompliziertes und sicheres Angebot mit gutem Service. All diese Punkte gilt es, in der Zukunft konsequent auszubauen und die Fahrgäste in NRW mit Qualität zu überzeugen.



Planerisch steht die Weiterentwicklung der Verzahnung zwischen Schiene und Bus auf dem Programm. So werden durch die weitere Vernetzung der Mobilität, auch zwischen Nah- und Fernverkehr, Zugangshemmnisse für den Fahrgast abgebaut.

Angestoßene Infrastrukturmaßnahmen in den Bereichen Schiene und Stationen müssen in den nächsten Jahren konsequent fortgeführt werden, um eine gute Qualität des Gesamtsystems Schiene gewährleisten zu können.

Für die Zukunft gilt es außerdem, die Fahrgäste in NRW durch gezielte Marketingmaßnahmen noch stärker auf die Vorzüge des NRW • TAKTs aufmerksam zu machen. Leicht verständliche und einprägsame Fahrpläne für Bus & Bahn sowie optimal geregelte Anschlussverbindungen gehören dabei ebenso dazu, wie die Vorstellung eines einfachen Tarifsystems.

Durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten in NRW kann durch die Fortführung des NRW • TAKTs, das Vorantreiben des Wettbewerbs sowie das Setzen neuer Standards das SPNV-Angebot weiter verbessert werden. So ist der NRW • TAKT auch in Zukunft in der Lage, für ausgewogene und bezahlbare Mobilität auf der Schiene sowie für zufriedene Fahrgäste in NRW zu sorgen.

AUSLASTUNG DER ZÜGE IN NRW

In NRW sind die Züge im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich gut ausgelastet. Während in NRW die Auslastung mittlerweile auf durchschnittlich 70 Personenkilometer je Zugkilometer gesteigert werden konnte, liegt der bundesweite Durchschnitt bei nur 62 Personenkilometer je Zugkilometer.

2.1. WETTBEWERB



Teilnetz	Laufzeit Monat/Jahr	Linie	Linienverlauf	Betreiber	Zugkilometer in NRW Mio./Jahr
Ausgeschriebene Netze, bereits neu vergeben					
Volmetalbahn	06/99-12/04	RB 52	Dortmund – Lüdenscheid	Dortmund-Märkische Eisenbahn	0,7
Ausgeschriebene Netze, deren Betrieb bereits aufgenommen worden ist					
1 Kölner Diesel	06/98-06/13	RE 22 RB 23 RB 24 RB 25	Köln – Gerolstein Bonn – Bad Münsteriefel Köln – Kall Köln – Marienheide	DB Regio NRW	3,8
2 Hellertal-Bahn	06/99-06/07	RB 96	Betzdorf – Haiger	Hellertal-Bahn	0,1
3 S 28	06/99-12/08	S 28	Mettmann – Neuss – Kaarst	RegioBahn	1,2
4 Weser-Ems	06/00-12/15	NWB	Osnabrück – Oldenburg/Bremen	NordWestBahn	0,1
5 eurobahn	06/00-06/10	RB 71 RB 73	Bielefeld – Bünde – Rahden Bielefeld – Lage – Lemgo	eurobahn	1,0
6 Münster West	06/01-06/11	RB 63 RB 64	Münster – Coesfeld Münster – Gronau – Enschede	DB Regio NRW	1,5
7 Oberhausener Diesel	12/02-12/08	RB 36 RB 44	Oberhausen – Duisburg-Ruhrort Oberhausen – Bottrop – Dorsten	Prignitzer Eisenbahn	0,7
8 Weserbahn	12/03-12/11	RB 77	Bünde – Hameln – Hildesheim	eurobahn	0,3
9 Ems-Senne-Weser	12/03-12/13	RB 67 RB 74 RE 82 RB 84	Münster – Warendorf – Bielefeld Bielefeld – Paderborn Bielefeld – Lage – Altenbeken Paderborn – Ottbergen – Holzminden	NordWestBahn	2,6
10 Haller Willem	12/03-12/13	RB 75	Bielefeld – Osnabrück	NordWestBahn	0,4
11 DreiländerBahn	12/04-12/14	RB 92 RB 93 RB 95	Finnentrop – Olpe Siegen – Bad Berleburg Au – Siegen – Dillenburg	DB Regio NRW	1,2
12 Sauerland	12/04-12/16	RB 52 RB 53 RB 54 RE 57	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid Dortmund – Schwerte – Iserlohn Unna – Menden – Neuenrade Dortmund – Arnsberg – Bestwig – Winterberg	DB Regio NRW	2,8
13 Westmünsterland-Bahn	12/04-12/11	RB 51	Dortmund – Gronau – Enschede	Prignitzer Eisenbahn	1,2
14 HaardAchse	12/04-12/14	RE 2 RB 42	M'gladbach – Essen – Münster Essen – Haltern – Münster	DB Regio NRW	3,2
15 Westerwald	12/04-12/14	RB 28	Au – Altenkirchen – Limburg	vectus	0,02

Teilnetz	Laufzeit Monat/Jahr	Linie	Linienverlauf	Betreiber	Zugkilometer in NRW Mio./Jahr
Ausgeschriebene Netze, deren Betriebsaufnahme noch bevor steht					
16 Emscher-Ruhrtal	12/05-12/07 12/05-12/17	RB 40 RB 46	Hagen – Essen Gelsenkirchen – Bochum	Abellio	1,0
17 Emscher-Münsterland	12/06-12/08 12/06-12/18 12/06-12/18	RB 43 RB 45 RE 14	Dortmund – Dorsten Dorsten – Coesfeld Borke – Essen	NordWestBahn	1,6
18 Teutoburger Wald	12/07-12/17	RB 61 RB 62 RB 72 RB 65 RB 66	Bad Bentheim – Herford – Bielefeld Paderborn – Herford – Osnabrück – Bad Bentheim Paderborn – Herford – Bielefeld Münster – Rheine Münster – Osnabrück	Westfalenbahn	3,3
19 Ruhr-Sieg	12/07-12/19	RE 16 RB 40 RB 56 RB 91	Essen – Hagen – Siegen Essen – Hagen Hagen – Iserlohn Hagen – Finnentrop – Siegen	Abellio	4,0
20 Hellweg	12/08-12/18	RB 50 RB 59 RB 69 RB 89	Dortmund – Lünen – Münster Dortmund – Soest Münster – Hamm – Bielefeld Münster – Hamm – Paderb. – Warbg	Verfahren läuft	5,8
21 Mittelrhein	12/08-12/23	RB 26	Köln – Koblenz Mainz – Koblenz	Verfahren läuft	0,7
Netze, über deren Ausschreibung Konsens besteht, die in Kürze ausgeschrieben werden					
22 Maas-Rhein-Lippe	12/08-12/20	RE 3 RE 13	Hamm – Gelsenkirchen – Düsseldorf Venlo – Düsseldorf – Hagen – Hamm		3,2

Wettbewerb

Seit der Regionalisierung des SPNV in NRW liegt neben der Planung und Ausgestaltung des Verkehrsangebots auch die Bestellung der jeweiligen Linien bei den neun nordrhein-westfälischen Zweckverbänden. Bereits 1996 liefen die Vorbereitungen für die ersten Ausschreibungen an. Seitdem wird der Wettbewerb, der auf der Basis von Verkehrsverträgen für mehr Qualität sorgt, von den Zweckverbänden konsequent fortgeführt.

Verkehrsverträge

In NRW bestehen derzeit flächendeckend mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge mit unterschiedlichen Laufzeiten. Zentraler Vertragsgegenstand der im Wettbewerb vergebenen Strecken sind die Festlegung von Qualitätsstandards sowie der entsprechenden Sanktionen bei Nichterfüllung. Neben dem Einsatz des Fahrzeugmaterials umfassen die Verkehrsverträge z. B. Pünktlichkeitsrichtlinien, die Vorgabe der Zugbildung hinsichtlich der Regelfahrzeuge und der Mindestsitzplatzkapazitäten sowie eine Zugbegleiterquote, Ersatzleistungen bei Zugausfällen oder Regelungen zum Vertrieb an Verkaufsstellen und Automaten.

Mit Hilfe der Verkehrsverträge und der darin festgelegten Qualitätsstandards sind die Zweckverbände in der Lage, gezielt vor Ort und in engem Kontakt zu Städten, Gemeinden und Kreisen sowie den Fahrgästen Einfluss auf die Planung und Steigerung der Attraktivität im SPNV zu nehmen. Bereits 20% der Zugkilometerleistungen im Nahverkehr in NRW wurden im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben. Damit konnte nicht nur dafür gesorgt werden, dass das Angebot bezahlbar bleibt, sondern dass auch die Fahrgäste zum Beispiel vom Komfort der eingesetzten Neufahrzeuge profitieren. Waren nämlich in den Jahren vor der Bahnreform die meisten Investitionen für neue Fahrzeuge noch seitens der damaligen Bundesbahn in den Fernverkehr geflossen, so sorgt heute der Wettbewerb für den Austausch von Altfahrzeugen im SPNV. Im Dieseltrieb verkehren landesweit inzwischen 90% Neufahrzeuge.

Wichtig für die Erfüllung der Verkehrsverträge von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist allerdings, dass die finanziellen Rahmenbedingungen für den SPNV in NRW stabil bleiben. Die Zweckverbände befinden sich auf einem erfolgreichen Weg und konnten seit der Bahnstrukturreform durch ständige Angebots- und Qualitätsverbesserungen ein Zeichen setzen, das auch bei den Fahrgästen auf erheblichen Zuspruch stieß. Es ist daher das Ziel aller Beteiligten, den Wettbewerb langfristig auszubauen.



Strecken und Netze

Bereits 1996 begannen einige Zweckverbände in NRW mit der Planung der ersten europaweiten Ausschreibungen für den SPNV. Der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) gehörten mit der Hellertal-Bahn (ZWS) zwischen Betzdorf und Dillenburg bzw. der Vergabe erster RB-Linien im Kölner Raum zu den Vorreitern in NRW.

Inzwischen teilen sich neun Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb auf den Nahverkehrsstrecken in NRW. Überall dort, wo die zu vergebenen Linien durch die Verkehrsräume mehrerer Zweckverbände verlaufen, werden diese auch von den beteiligten Aufgabenträgern in Kooperation ausgeschrieben. Jeder Zweckverband erhält somit die Möglichkeit, die unterschiedlichen Mobilitätsansprüche der jeweiligen Region bereits in der Vergabephase einzubringen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wird das Spektrum der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW um einen Betreiber reicher. Abellio mit Sitz in Essen übernimmt den Betrieb auf der RB 40 Ruhr-Lenne-Bahn zwischen Essen und Hagen sowie auf der RB 46 Nokia-Bahn zwischen Bochum und Gelsenkirchen. Mitte 2005 konnte sich der Mobilitätsdienstleister außerdem beim Vergabeverfahren für das Ruhr-Sieg-Netz durchsetzen und wird somit den Betrieb auf den Linien des RE 16 Ruhr-Sieg-Express, der RB 40 Ruhr-Lenne-Bahn, der RB 56 Der Iserlohner und der RB 91 Ruhr-Sieg-Bahn zum Fahrplanwechsel 2007 aufnehmen. 17 fabrikneue Triebwagen des Typs Stadler FLIRT wurden bereits bestellt.



2.2. FAHRZEUGE

Moderne Fahrzeuge, die den neuesten Sicherheits- und Entwicklungsstandards entsprechen, sorgen in NRW für mehr Qualität. Neben erweitertem Komfort und verbesserter Fahrgastinformation spielt vor allem die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge eine besondere Rolle.

Auf verschiedenen Strecken fahren RE- und RB-Züge heute bis zu 160 km/h schnell und sind damit eine attraktive Alternative zum Auto. Und das auch in Sachen Komfort: Klimaanlage und andere Komfortmerkmale gehören mittlerweile zum Standard bei neuen Fahrzeugen.

Momentan verkehren bereits auf zwei Dritteln der Nahverkehrslinien in NRW Neufahrzeuge. Bereits im Jahr 2010 wird – soweit heute absehbar – kein altes Rollmaterial (Baujahr 1995 oder älter) im RE- und RB-Verkehr mehr zum Einsatz kommen.



- Kundenorientierte Ausstattung: Auf dem SauerlandNetz befinden sich in jedem Fahrzeug flexible Mehrzweckbereiche und ein Baby-Wickeltisch.

LINT

Die „Leichten Innovativen NahverkehrsTriebwagen“ vom Typ LINT 27 und LINT 41 des Herstellers Alstom, die in NRW als Baureihe 640 bzw. 648 verkehren, verfügen bei den neuesten Fahrzeugen über bequeme Sitze mit Armlehnen und Tischen sowie über ein Videoüberwachungssystem und zwei Mehrzweckabteile (z. B. für Fahrräder oder Kinderwagen).



NRW-Einsatzübersicht LINT:

- 1 RE-Linie
- 14 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien

GTW

Der GTW der Firma Stadler Rail ist einer der meistverkauften Schienenpersonennahverkehrs-Triebwagen in Europa. Die Doppelgelenktriebwagen mit Niederflureinstieg und Klimaanlage kommen in NRW nur auf der Hellertal-Bahn zum Einsatz.

NRW-Einsatzübersicht GTW:

- 0 RE-Linien
- 1 RB-Linie
- 0 S-Bahn-Linien

LINT (NordWestBahn)



LINT (DreiL nderBahn)



GTW



Talent

Ein auffälliges Äußeres mit breiten Einstiegen zeichnet die Fahrzeuge vom Typ Talent der Bombardier Transportation aus. Barrierefreies WC, klimatisierte Innenräume, komfortable Sitzgelegenheiten und ein großzügiges Raumangebot gehören zu den weiteren Merkmalen dieser Triebzüge, die bei der DB als Baureihe 643 und 644 zum Einsatz kommen und auch von der eurobahn, der Regiobahn, der Prignitzer Eisenbahn und der NordWestBahn eingesetzt werden. In den Zügen der NordWestBahn ist neben einem Ticketautomaten zudem ein Heißgetränkautomat installiert.

NRW-Einsatzübersicht Talent:

- 4 RE-Linien
- 17 RB-Linien
- 1 S-Bahn-Linie



Im Talent reisen die Fahrgäste auf bequemen Sitzen. Die geräumigen Fahrzeuge bieten außerdem genug Platz zur Fahrradmitnahme.



VT 612

Der VT 612 ist ein moderner Diesel-Triebzug mit Neigetechnik und verfügt über eine hochwertige Ausstattung mit Mehrzweckraum und Klimaanlage.

NRW-Einsatzübersicht VT 612:

- 1 RE-Linie
- 0 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien



VT 628

Der Verbrennungstriebzug besteht aus einer zweiseitigen Einheit mit Steuer- und Antriebswagen, der hauptsächlich auf Nebenstrecken als Verbindung zu den städtischen Zentren und dem Fernverkehr eingesetzt wird. Im Mehrzweckraum des VT 628 lassen sich zudem sperrige Güter und bis zu 12 Fahrräder problemlos transportieren.

NRW-Einsatzübersicht VT 628:

- 2 RE-Linien
- 5 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien

RegioSprinter

Der RegioSprinter ist ein speziell für den Kurzstreckennahverkehr konzipierter Leichttriebwagen. Die Niederflerbauweise gestattet ein niveaufreies und zügiges Ein- und Aussteigen. Für Rollstuhlfahrer oder Reisende mit Kinderwagen kann zusätzlich eine Rampe ausgefahren werden. Der RegioSprinter zeichnet sich durch seine enorm hohe Anfahrbeschleunigung und sein ebenso hohes Bremsvermögen aus und ist der Prototyp moderner Dieseltriebwagen in Deutschland.

NRW-Einsatzübersicht RegioSprinter:

- 0 RE-Linien
- 2 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien



Talent (644 DB)



Talent (RegioBahn)



Talent (Prignitzer Eisenbahn)



VT 612



VT 628



RegioSprinter



ET 420

Die als S-Bahn eingesetzten dreiteiligen Triebzüge der Baureihe 420 sind zurzeit auf zwei S-Bahn-Strecken in NRW im Einsatz und werden in den nächsten Jahren sukzessive durch neue Fahrzeuge ersetzt.

NRW-Einsatzübersicht ET 420:

- 0 RE-Linien
- 0 RB-Linien
- 2 S-Bahn-Linien

ET 423

Die klimatisierten, vierteiligen Triebzüge der Baureihe 423 bilden das moderne Rückgrat in vier S-Bahn-Netzen in Deutschland, unter anderem in NRW. 12 breite Doppeltüren je Seite sorgen für einen schnellen Verkehr auch bei kurzen Halteabständen. Moderne Fahrgastinformation ist durch automatische Ansagen sowie Anzeigen gewährleistet.

NRW-Einsatzübersicht ET 423:

- 0 RE-Linien
- 0 RB-Linien
- 3 S-Bahn-Linien

ET 425 / 426

Die ebenfalls klimatisierten Triebzüge der Baureihe 425 sind vierteilig und bieten – ebenso wie der halb solange Zug der Baureihe 426 – mit acht bzw. vier breiten Doppeltüren je Seite hohe Geschwindigkeiten im Regionalverkehr außerhalb der S-Bahn-Systeme. Die Züge sind mit einer behindertengerechten Toilette, einem modernen Informationssystem mit Zugzielanzeigen und Haltestellenanzeige sowie mit Mehrzweckräumen an den Enden des Zuges ausgestattet. Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zum Beheizen der Fahrgasträume ist der ET 425 sparsam im Energieverbrauch.

NRW-Einsatzübersicht ET 425 / 426:

- 2 RE-Linien
- 9 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien



Doppelstockwagen

Gerade auf RegionalExpress-Linien mit hoher Fahrgastdichte und mittleren bis langen Halteabständen bewähren sich die größtenteils klimatisierten Doppelstockwagen von Bombardier Transportation. Behindertenfreundliche Einstiege, Mehrzweckbereiche und Toiletten gehören ebenso zur Grundausstattung wie ein akustisches und visuelles Fahrgastinformationssystem.

NRW-Einsatzübersicht Doppelstockwagen:

- 9 RE-Linien
- 1 RB-Linie
- 0 S-Bahn-Linien

n-Wagen

Im Nahverkehr der letzten Jahrzehnte kamen hauptsächlich n-Wagen, die aufgrund ihrer Farbe auch Silberlinge genannt wurden, zum Einsatz. Heute werden diese kontinuierlich durch Neufahrzeuge ersetzt.

NRW-Einsatzübersicht n-Wagen:

- 8 RE-Linien
- 6 RB-Linien
- 0 S-Bahn-Linien



- Auf der Linie RE 2 zwischen Mönchengladbach und Münster steht den Fahrgästen ein ZugCafé in den Doppelstockwagen zur Verfügung.

x-Wagen

Bei den so genannten x-Wagen handelt es sich um die typischen, lokbespannten Waggons auf der S-Bahn Rhein-Ruhr, die ab 1981 dort die ET 420 ablösen.

NRW-Einsatzübersicht x-Wagen:

- 0 RE-Linien
- 1 RB-Linie
- 7 S-Bahn-Linien

ET 420



ET 423



ET 425 / 426



Doppelstockwagen



n-Wagen



x-Wagen



2.3. TARIFLANDSCHAFT

In Nordrhein-Westfalen wurden die tariflichen Barrieren zwischen Bus und Bahn in den letzten Jahren konsequent abgebaut. Grundsätzlich benötigt ein Fahrgast heute nur noch ein Ticket, wenn er mit Bus und Bahn in NRW unterwegs ist.

Das richtige Ticket für Fahrten im Verbundraum

Ca. 95% der Fahrten im Nahverkehr in NRW gehen nicht über die Grenzen des Tarifraums hinaus, in dem die Fahrt begonnen wurde. Für die Fahrgäste steht hier jeweils ein komplettes, nach Preisstufen gestaffeltes Ticketsortiment für die unterschiedlichsten Fahrtwünsche zur Verfügung. Neben Einzel-, Mehrfahrten- und Gruppentickets erhalten die Fahrgäste dem Bedarf angepasste Fahrkarten, die auch ausgeprägte Übergangsregelungen in benachbarte Tarifräume, in andere Bundesländer und in das Ausland berücksichtigen.



Der NRW-Tarif in drei Stufen

Mit dem SchönerTagTicket NRW Single/5 Personen, für Einzelreisende und Gruppen von bis zu fünf Personen und dem SchöneFahrtTicket NRW für Einzelfahrten startete am 1. August 2004 die erste Stufe des NRW-Tarifs. Diese Pauschalpreistickets sind über alle üblichen Vertriebswege – auch in den meisten Bussen und Straßenbahnen – sowie unter www.nahverkehr.nrw.de erhältlich.

Am 27. Januar 2005 unterzeichneten das Land Nordrhein-Westfalen, die neun Zweckverbände und Verkehrsverbände in NRW sowie die DB Regio NRW in den Räumen der Agentur Nahverkehr NRW in Unna den Kooperationsvertrag zum NRW-Tarif und besiegelten damit die vollständige Realisierung eines einheitlichen, landesweiten Tarifs für alle verbundraumübergreifenden Fahrten mit Bussen und Bahnen zum 12. Juni 2005. Zusätzlich zu den Pauschalpreistickets im NRW-Tarif wurde das Ticketsortiment um relationsbezogene Tickets erweitert (Stufe 2).

In naher Zukunft steht vor allem eine Verbesserung des Vertriebs des NRW-Tarifs auf der Agenda aller Beteiligten. Neben einer weiteren Verbesserung der Informationen über den NRW-Tarif wird auch ein Vertrieb der relationsbezogenen NRW-Tickets bei den kommunalen Verkehrsunternehmen ermöglicht (Stufe 3).

Die 3 Bausteine des Tarifs in NRW

- Für Fahrten innerhalb eines Tarifraums müssen die Fahrgäste nicht umlernen – es gelten weiterhin die Verbund- und Gemeinschaftstarife des jeweiligen Raums.
- So genannte „Tarifkragen“ sorgen dafür, dass auch für Fahrten im Nahbereich über die Tarifgrenzen hinaus bis in den Nachbarraum nur ein Ticket benötigt wird.
- Für alle übrigen Fahrten in NRW, die sowohl über die Verbund- und Gemeinschaftstarife als auch über die Tarifkragen hinausgehen, gilt der NRW-Tarif.



UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT AUF DER SCHIENE

Der Personenverkehr auf der Schiene benötigt nur rund die Hälfte der Energie eines PKW. Dabei liegt die CO₂-Emission eines PKW rund 140% über der CO₂-Emission der Bahn je Personenkilometer.

2.4. INFRASTRUKTUR

Qualität und Sicherheit im SPNV beginnen bereits an den Bahnhöfen und Stationen entlang der Strecken. Neben der Qualitätssteigerung auf der Schiene haben es sich die Aufgabenträger und das Land NRW daher zur Aufgabe gemacht, eine aktive Rolle in der Gestaltung der Zugangsstellen zu übernehmen und auch dort den von den Fahrgästen gewünschten Standard zu erreichen.

Gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird – gewährleistet durch die Finanzierung des Landes NRW – dieser Standard an immer mehr Stellen hergestellt. Im Folgenden werden einige Infrastrukturprojekte kurz vorgestellt.

Haller Willem (RB 75)

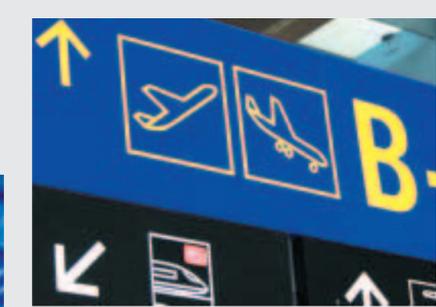
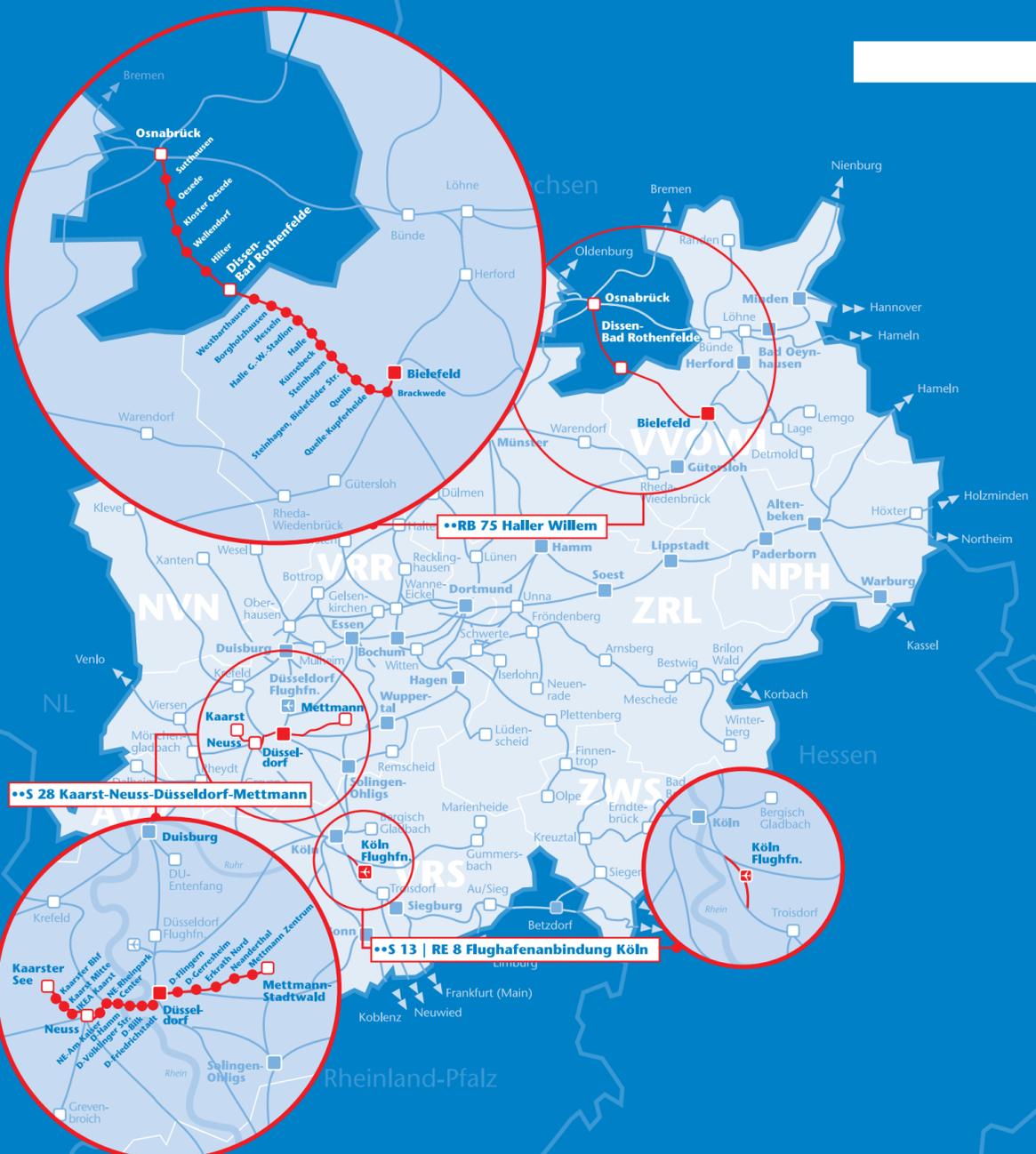
Als dezentrales EXPO 2000-Projekt wurde der Haller Willem zwischen Bielefeld und Osnabrück modernisiert. Unter der Federführung des Verkehrsverbunds OstWestfalenLippe (VWOWL) kamen neue Fahrzeuge zum Einsatz, die Strecke und die Stationen entlang der Linie wurden modernisiert. Innerhalb weniger Jahre konnten so die Fahrgastzahlen verdoppelt werden. Im Sommer 2005 wurde auf niedersächsischem Gebiet die Strecke von Dissen-Bad Rothenfelde bis Osnabrück verlängert und stellt damit wieder eine direkte Verbindung zwischen Osnabrück und Bielefeld dar. Heute sind die Anliegerkommunen vom Nahverkehrsangebot überzeugt, so dass sie auch die Siedlungsentwicklung gezielt entlang der Bahnlinie ausrichten. So sorgen sie für eine Lebensqualität mit Gleisanschluss.

S 28

Durch den Einsatz der Kommunen vor Ort konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche stillgelegte oder von der Stilllegung bedrohte Strecken in Deutschland reaktiviert werden. So auch die Strecke der S 28 zwischen Kaarst und Mettmann. Gemeinsam mit den Kommunen, die sich zur Regiobahn GmbH zusammenschlossen, und dem Land konnte der Betrieb 1999 aufgenommen werden. Bis 1999 fuhren auf den beiden Streckenästen nach Kaarst und Mettmann noch nicht einmal ein Dutzend Zugpaare pro Tag. Heute wird ein S-Bahn-Verkehr im 20- bzw. 30-Minuten-Takt angeboten. 18 Kilometer der Infrastruktur der insgesamt 34 Kilometer langen Strecke befinden sich dabei im Besitz der Regiobahn. Auf den restlichen 16 Kilometern fährt die S 28 gemeinsam mit den Linien S 8 und S 11 auf Gleisen der DB. Täglich nutzen fast 19 000 Fahrgäste das gute Angebot – und entlasten so den Verkehr rund um die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Flughafenanbindungen

Nach dem Ausbau der Anschlüsse an die Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf gehören diese im europäischen Vergleich zu den am besten an die Schiene angebundenen Airports. Aktuell wird beispielsweise der Düsseldorfer Flughafen pro Stunde von 23 Zügen – vom ICE bis zur S-Bahn – angefahren.





Bahnhofsmodernisierung in NRW

Mehrere Landesprogramme führten in den vergangenen Jahren bereits zur Modernisierung der Infrastruktur an zahlreichen Bahnhöfen in NRW. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive „Moderne Bahnhöfe“ sind seit 2001 inzwischen mehr als 30 Stationen komplett modernisiert worden. Bis zum Jahr 2008 sollen insgesamt 87 Stationen fertig gestellt werden, danach noch einmal 22 Bahnhöfe. Die Umbauarbeiten umfassen dabei auch die Schaffung von Barrierefreiheit sowie die einheitliche Anpassung der Bahnsteighöhe an die Einstiegshöhe moderner Nahverkehrsfahrzeuge, die bei S-Bahnen 96 cm und bei den restlichen Fahrzeugen in der Regel 76 cm über der Schienenoberkante liegt.

Herausragende Beispiele für die erfolgreiche Modernisierung seit dem Jahr 2001 sind die Bahnhöfe in Oberhausen, Bochum und Köln, die jeweils über den gleichen Qualitätsstandard verfügen:

- **Sicherheit:** Notrufsäulen und Videoüberwachung, sehr gute Beleuchtung des gesamten Geländes
- **Barrierefreiheit:** Stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen sowie ebene Übergänge zwischen den Bahnsteigen und Fahrzeugen
- **Information:** Echtzeit-Anzeigetafeln, Bildschirme usw.

Dem Kunden wird so eine gute Aufenthaltsqualität geboten. Dennoch bleibt insbesondere der Kölner Hbf aus betrieblicher Sicht ein Engpass und muss auf Seiten der Schieneninfrastruktur leistungsfähiger ausgebaut werden.

Bahnhofsmodernisierung am Beispiel Altenhündem

Im Rahmen der Modernisierung kleiner und mittelgroßer Bahnhöfe wurde das Bahnhofsgebäude in Altenhündem nach einer intensiven Umbauphase im Dezember 2004 fertig gestellt. Seitdem dient es als modernes Dienstleistungszentrum in zentraler Lage. Neben einer DB-Agentur befindet sich nun auch die Niederlassung der touristischen Arbeitsgemeinschaft der Stadt Lennestadt und der Nachbargemeinde Kirchhündem im selben Gebäude und ist somit noch näher am Kunden.

Zahlreiche Geschäfte sowie ein Café sorgen dafür, dass mehr Menschen als bisher den Weg zum Bahnhof finden.



2.5. QUALITÄT

Zur Steigerung der Qualität im SPNV verfolgen die Beteiligten in NRW einen ganzheitlichen Ansatz. Dieser umfasst, neben den in Verkehrsverträgen festgelegten Qualitätsstandards, freiwillige Maßnahmen der Verkehrsunternehmen, die zu weiteren Verbesserungen für den Fahrgast führen.

Zu den Bereichen, in denen besondere Aufmerksamkeit auf die Verbesserung der Qualität gelegt wird, gehören:

- Pünktlichkeit
- Information
- komfortable Reisebedingungen
- Servicequalität
- Sauberkeit
- Auskunftqualität
- sichere Beförderung
- intakte Fahrzeug- und Haltestelleneinrichtung



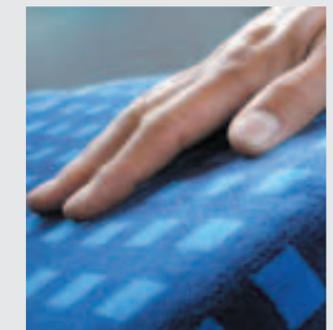
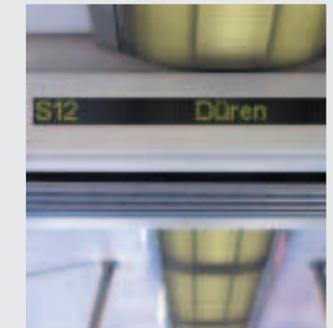
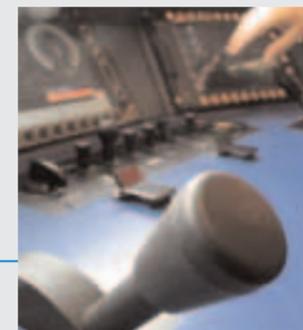
Während die Aspekte Pünktlichkeit, Information der Fahrgäste im Zug sowie Ausstattung und Einsatz der Fahrzeuge oder die Zugbegleiterquote bereits in den Verkehrsverträgen geregelt werden, gilt es in der Zukunft, weitere Qualitätsverbesserungen, auch außerhalb der Züge, voranzutreiben. Konkret betrifft dies zum Beispiel die Verbesserungen der Informationen sowie der Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, die bereits durch die Bahnhofsmodernisierungsmaßnahmen in Angriff genommen wurden und auch weiterhin verfolgt werden. Zusätzlich werden weitere Verbesserungen der Qualität in den Bereichen angestrebt, die zum Teil noch nicht von den Verkehrsverträgen geregelt werden. Dazu zählt zum Beispiel die Anschlusssicherung bei verspäteten Zügen, die zu einer erheblichen Stärkung der Qualität für die Fahrgäste beiträgt.



Der Arbeitskreis Qualität

Im November 2004 gründete der Aufsichtsrat der Agentur Nahverkehr einen landesweiten Arbeitskreis Qualität, der die Fachvertreter aus den Zweckverbänden seitdem regelmäßig zusammenbringt und Konzepte zur Verbesserung der Qualität erarbeitet. Im Rahmen des Arbeitskreises veröffentlicht die Agentur Nahverkehr zudem einen Qualitätsbericht, der auf der Grundlage von Liefernachweisen der Verkehrsunternehmen und von stichprobenartigen Kontrollen durch die Zweckverbände z. B. die Pünktlichkeitsrate und Zugausfälle in den unterschiedlichen Verkehrsräumen ausgewertet.

In Planung befindet sich zudem die Entwicklung einer NRW-weiten Qualitätsdatenbank, in der zunächst die Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Zugausfälle und Behängung zusammengefasst und daraufhin analysiert werden. In einem weiteren Entwicklungsschritt soll die „QUMA SPNV“, so der Name der Datenbank, z. B. durch die Kriterien Fahrgastinformation, Sauberkeit, Sitzplatzkapazität, Servicepersonal und Zustand der Bahnhöfe ergänzt werden. Die Datenbank dient nach ihrer Fertigstellung als Grundlage für den Qualitätsbericht.

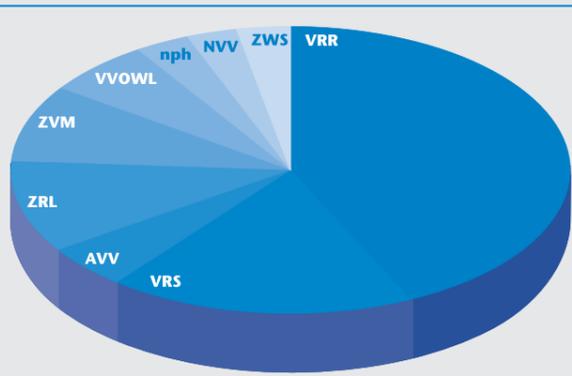


Die Schlaue Nummer für Bus und Bahn

Über die landesweit einheitliche Auskunftsnummer 01803 504030 erhalten Fahrgäste in ganz NRW Informationen rund um den öffentlichen Nahverkehr. Für 9 Cent pro Minute (Tarif aus dem deutschen Festnetz) steht der Service rund um die Uhr zur Verfügung. Während das Auskunftsangebot tagsüber von den Servicezentralen und Auskunftsstellen der Verkehrsunternehmen, der Verbände oder den Zweckverbänden bereitgestellt wird, beantwortet ein CallCenter am Abend, in der Nacht, am Wochenende und an Feiertagen die Anfragen der Fahrgäste. Gewährleistet werden die Leistungen der Schlaue Nummer vom Kompetenzzentrum Fahrgastinformation mit Sitz bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) in Münster.

2.6. FINANZIERUNG

Mit der Regionalisierung des ÖPNV und der Privatisierung der DB AG wurde die Finanzierung des SPNV neu geregelt. Da die Fahrgeldeinnahmen die Kosten der Verkehrsunternehmen in der Regel nicht decken, stellt der Bund den Ländern Transfermittel für die Bestellung von SPNV zur Verfügung. Die Bestellung der Verkehrsleistungen erfolgt in NRW durch die neun Zweckverbände.



Anteile der Zweckverbände am Leistungsvolumen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	43 %
Verkehrsverbund Rhein-Sieg	18 %
Aachener Verkehrsverbund	5 %
Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe	10 %
Zweckverband SPNV Münsterland	9 %
Verkehrsverbund OstWestfalenLippe	6 %
Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter	3 %
Zweckverband	
Personennahverkehr Westfalen-Süd	2 %
Nahverkehrszweckverband Niederrhein	3 %

Die Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes NRW geregelt. Der insgesamt notwendige Finanzbedarf für den ITF 2 in 2006 beträgt ca. 785 Mio. EUR. Hierzu wird ein Finanzierungsplan aufgestellt, der den insgesamt notwendigen Finanzbedarf ermittelt und die Verteilung auf die einzelnen Kooperationsräume regelt.

Bei einem bedarfsgerechten Angebot, das in NRW auf 101 Mio. Zkm festgelegt ist, ergibt sich ein durchschnittlicher Preis von ca. 7,80 Euro je Zkm. Hiervon müssen – zusammen mit den Fahrgeldeinnahmen – sowohl die Infrastrukturkosten, als auch die Betriebskosten (Personalkosten, Fahrzeuge, Energie, etc.) bezahlt werden.

Ein Schritt zur Schaffung von mittel- und langfristigen Spielräumen in Bezug auf die Sicherung des Angebots (ITF) und die mittelfristige Finanzierungssicherheit liegt in der stufenweisen Ausschreibung der Verkehrsleistungen in den nächsten Jahren. Die verantwortlichen Zweckverbände haben vor diesem Hintergrund ein Stufenprogramm für den Wettbewerb im SPNV aufgestellt.



Infrastrukturkosten

Bei den Infrastrukturkosten ist zwischen Trassenkosten und Stationsgebühren zu unterscheiden. Bei den Stationsgebühren müssen je nach Größe des Bahnhofs in NRW zwischen 1,89 Euro und 16,82 Euro an das Infrastrukturunternehmen gezahlt werden. Bei den Trassenkosten wird je Kilometer und je Streckenklasse ein Preis zwischen ca. 3 und 5 Euro berechnet, der allerdings in bestimmten Regionen auf Nebenstrecken mit einem Aufpreis von bis zu 40% (Regionalfaktor) ist.

Finanzierung der Infrastrukturkosten

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten für jeden Halt an einer Station und für jeden gefahrenen Kilometer ein Entgelt an die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, in der Regel an die DB Station und Service AG bzw. die DB Netz AG. Diese Mittel reichen allerdings zum Teil schon für die notwendige Instandhaltung und Wartung der Anlagen nicht aus, so dass größere Investitionen in das Schienennetz und in die Stationen nur unter finanzieller Unterstützung des Bundes oder des Landes möglich sind. Diese Investitionsmaßnahmen werden durch verschiedene Bundes- und Landesprogramme gefördert. In einzelnen Fällen stellen auch die Kommunen vor Ort Mittel bereit, um Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.



Durch die finanzielle Unterstützung des Landes NRW erneuert unter anderem DB Station und Service bis zum Jahr 2008 insgesamt 87 Stationen in NRW. So wird mehr als jede zehnte Station in NRW aufgewertet und es werden attraktive Zugänge zum Nahverkehr in NRW geschaffen.

Insgesamt sind im Bereich der Bahnhofsmodernisierung bereits zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt worden – der Nachholbedarf bleibt jedoch enorm. Aktuell angestoßene Infrastrukturmaßnahmen müssen weiter finanziert werden, um dem Qualitätsanspruch weiterhin gerecht zu werden.

FAZIT & AUSBLICK



Bereits anhand der Fahrgastzahlen seit der Einführung des ITF im Jahr 1998 lässt sich der Erfolg des NRW•TAKTs in den letzten 10 Jahren klar ablesen. Die rund 30%ige Steigerung der Fahrgastzahlen, bei einer Steigerung der Zugkilometer-Leistungen von lediglich 15% in den letzten 5 Jahren, verdeutlicht zudem das enorme Mobilitätsbedürfnis der Menschen in NRW. Dass dieses Bedürfnis bei Weitem noch nicht gedeckt wurde, zeigt der Vergleich des Landes mit anderen Bundesländern. Hier schneidet NRW, wenn man das Angebot mit der Einwohnerzahl vergleicht, trotz überdurchschnittlich hoher Fahrgastzahlen, schlecht ab.

Und doch ist der NRW•TAKT ein Erfolg, für den nicht allein die Erhöhung der geleisteten Zugkilometer in NRW, sondern vielmehr das an die individuellen Verkehrsbedürfnisse in den Regionen angepasste Mobilitätsangebot ausschlaggebend ist. Hierzu gehören neben verbesserten Umsteigebeziehungen und der Erweiterung des Wochenendverkehrs nicht zuletzt auch die Erschließung des ländlichen Raums. Je nach Fahrtwunsch stehen dem Fahrgast in NRW mit RegionalExpress, Regional- und S-Bahn drei leistungsstarke Nahverkehrsprodukte zur Verfügung, die optimal aufeinander abgestimmt sind und für reibungslose Mobilität im Land und darüber hinaus sorgen. Die Mobilität kann nur weiterhin gewährleistet werden, wenn die Finanzierung des SPNV im bisherigen Umfang aufrecht erhalten wird.



Für die Zukunft gilt es, das Nahverkehrsangebot noch besser miteinander zu verknüpfen, (z. B. in der Relation Bus – Bahn) und weitere Fahrgäste durch Qualität vom SPNV zu überzeugen. Ein Ansatzpunkt des konsequenten Ausbaus des NRW•TAKTs zur Erschließung und Bindung weiterer Fahrgastgruppen findet sich zum Beispiel im Wachstumspotenzial des Freizeitverkehrs. Zahlreiche freizeitorientierte Projekte konnten auf verschiedenen Linien bereits Zuwächse verbuchen und dienen als Vorbild für weitere Maßnahmen dieser Art.

Eine weitere Steigerung der Attraktivität im SPNV ergibt sich aus den Vereinfachungen für den Fahrgast. Durch den NRW•TAKT erhält der Fahrgast nicht nur leicht einprägsame Abfahrtszeiten, sondern mit Gemeinschaftstarifen und dem NRW-Tarif auch ein übersichtliches Ticketangebot, das ihn mit nur einer Fahrkarte vom Startpunkt an das Ziel seiner Reise bringt. Neue, komfortable Fahrzeuge und modernisierte Bahnhöfe in NRW helfen zudem, Zugangshemmnisse beim Fahrgast abzubauen.

Mit neuen Verkehrsverträgen sind die Auftraggeber seit der Regionalisierung in der Lage, aktiv Einfluss auf die Qualitätssteuerung ihres Verbundraums zu nehmen, indem sie verbindliche Qualitätsstandards mit den Verkehrsunternehmen vereinbaren. So führt der Wettbewerb vor allem zu erheblich mehr Qualität für den Fahrgast. Die Bestrebungen des Landes NRW, der Zweckverbände, der Verkehrsunternehmen, der Infrastrukturunternehmen und der Agentur Nahverkehr NRW liegen daher vor allem bei der Steigerung der Qualität in den nächsten Jahren.

Dabei gilt es, ein verlässliches und qualitativ hochwertiges Leistungsangebot auf den Schienen in NRW zur Verfügung zu stellen und die Rechte der Fahrgäste zu stärken. Alle Steigerungen in der Qualität des Angebotes sind aber nur dann möglich, wenn weiterhin mit finanzieller Unterstützung des Landes und des Bundes in die Infrastruktur investiert wird. Hier müssen sowohl Hauptachsen im Ballungsraum (insbesondere Hamm – Dortmund – Essen – Düsseldorf – Köln – Aachen) wie auch Nebenstrecken im ländlichen Raum den heutigen Ansprüchen angepasst werden – dies gilt insbesondere auch für die Stationen. Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) kann als weiterer Baustein dienen, die Attraktivität des NRW•TAKTs deutlich zu erhöhen. Die geschickte Integration in das bestehende Gefüge wird eine entscheidende Aufgabe sein.

Aufgrund der erfolgreichen Bilanz wird das ganzheitliche Gefüge des NRW•TAKTs von den Zweckverbänden in NRW konsequent weiterverfolgt. Takt, Tarif, Wettbewerb sowie Infrastruktur und Finanzierung sind dabei von wesentlicher Bedeutung.



IMPRESSUM

- ● Herausgeber

Agentur Nahverkehr NRW GmbH

Friedrich-Ebert-Straße 19

59425 Unna

www.nahverkehr-nrw.de

- ● Redaktion & Gestaltung

Zallmann

Marketing, Design & Service GmbH

www.zallmann.de

Unna, im Oktober 2005